

## SU ALCUNE LEGGI RELATIVE AI *NEGOTIATORES* IN ETÀ IMPERIALE

Nell'inverno del 51 d.C., per risolvere le difficoltà provocate da una carestia che aveva causato tumulti in cui egli stesso era stato aggredito dalla folla (1), l'imperatore Claudio adottò provvedimenti legali per incentivare l'opera dei mercanti che approvvigionavano di grano Roma. Secondo Svetonio (*Claud.* 18, 2-19), egli ... *negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: civi vacationem legis Papiae Poppeae, Latino ius Quiritium, feminis ius quattuor liberorum; quae constituta hodieque servantur*. I termini della legge sono chiariti da Gaio (*Inst.* 32c *Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consecuntur si navem maritimam aedificaverint quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque navis vel quae in eius locum substituta sit sex annis frumentum Romam portaverit*), e da Ulpiano (2), che ne attesta l'applicazione ancora agli inizi del III secolo.

Le disposizioni promulgate da Claudio presentano problemi particolari, soprattutto riguardo alla limitazione a 10.000 *modii* della portata minima richiesta per le navi, ed in relazione a una legge più tarda riferita da Q. Cervidio Scevola, giurista del II secolo d.C., in cui, per i *negotiatores* che intendano ricevere particolari privilegi, è richiesta la costruzione di navi di portata non inferiore a 50.000 *modii* o di più navi di almeno 10.000 *modii* (3).

Per esaminare le caratteristiche della legge di Claudio, occorre tener

(1) Cfr. Tac. *Ann.* XII 43, 1-2, che attesta la data. Su questa carestia si veda in partic. Marasco, *Studia Historica*, Firenze 1988, pp. 60 sgg. con bibliografia.

(2) Ulp. *reg.* III 6 (*Jurisprudentiae anteiustinianae reliquias*, edd. E. Seckel et B. Kuebler, I, Lipsiae 1908<sup>6</sup>, p. 449): *Nave Latinus civitatem Romanam accipit, si non minorem quam decem milium modiorum navem fabricaverit et Romam sex annis frumentum portaverit, ex edicto divi Claudii*.

(3) Dig. L 5, 3, cit. più avanti. Sul problema del tonnellaggio delle navi addette ai trasporti granari cfr. soprattutto, recentemente, P. Pomey- A. Tchernia, *Il tonnellaggio massimo delle navi mercantili romane*, in: *Atti del Convegno: Studi e ricerche su Puteoli romana* (Napoli, Centre J. Bérard, 2/3 aprile 1979), "Puteoli" 4-5, 1980-1981, 29-57 con bibliografia.

conto innanzi tutto dei motivi di particolare urgenza che la determinarono: si era allora, infatti, nel pieno dell'inverno, nel periodo del *mare clausum*, in cui la navigazione veniva normalmente interrotta (4), a Roma restavano vivi per non più di quindici giorni (5) e l'intento di Claudio era quello d'indurre i mercanti a correre il rischio di navigare nonostante l'inverno (6). Il carattere di urgenza delle misure promulgate da Claudio è poi confermato dalla garanzia di un guadagno sicuro fornita ai mercanti dall'imperatore, che si accollava le perdite eventualmente causate dalle tempeste: questa clausola, che non è menzionata nei testi di Gaio e di Ulpiano, doveva essere una disposizione transitoria, valida solo per il 51 o almeno fino a quando la carestia non fosse cessata, e abolita in seguito; di un assestamento successivo della legge è del resto indizio la clausola relativa al limite minimo di sei anni di attività in favore dell'annona, clausola attestata da Gaio e da Ulpiano, ma assente in Svetonio e difficilmente conciliabile con la situazione di estrema urgenza e necessità del 51.

La portata di 10.000 *modii* non può essere considerata il minimo per qualificare una nave come mercantile (7). Anche l'ipotesi, formulata di recente, secondo cui la legge di Claudio avrebbe mirato ad incentivare la costruzione di navi di piccolo tonnellaggio, capaci di affrontare il mare aperto ma anche di risalire il Tevere fino a Roma, evitando sia i pericoli di una sosta per il trasbordo dinanzi ad Ostia, esposte alle tempeste, sia gli inconvenienti del trasporto via terra del grano dopo lo sbarco nel porto di Pozzuoli (8), non mi sembra convincente.

(4) Cfr. in partic. E. de Saint-Denis, *Mare clausum*, "Rev. Et. Lat." 25, 1947, 196-214; J. Rougé, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, "Rev. Et. Anc." 54, 1952, 316-325; Id., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, 32-35; L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1986<sup>2</sup>, 270-272.

(5) Tac. *Ann.* XII 43, 2.

(6) Suet. *Claud.* 18, 2 ... (*Claudius*) *nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus*. L'affermazione di Tacito (*loc. cit.*: *magnaue deum benignitate et modestia hiemis rebus extremis subventum*) sembra confermare che il felice esito dell'iniziativa di Claudio fu dovuto ad un inverno mite, che ridusse i rischi della navigazione.

(7) Così intendono, ad es., H. T. Wallinga (*Nautika I: The Unit of Capacity for Ancient Ships*, "Mnemosyne" 17, 1964, 12 e 27), G. Rickman (*The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford 1980, 123) ed il Casson (*op. cit.* 171 e n. 23); *contra* Pomey e Tchernia, *art. cit.* 36, n. 25. Si osservi che 10.000 *modii* corrispondono, in volume, a circa mille anfore e che il plebiscito Claudio, approvato nel 219 o 218 a. C. per precludere le attività commerciali ai senatori, vietava a costoro di possedere navi di portata superiore a trecento anfore (Liv. XXI 63, 3), che dovevano quindi costituire, almeno a quell'epoca, la portata minima per qualificare una nave come commerciale.

(8) Pomey e Tchernia, *art. cit.* 37-45.

Da un punto di vista tecnico, si può in primo luogo osservare che, nonostante la distanza da Pozzuoli a Roma, il trasporto del grano su questa rotta veniva svolto non solo da navi di tonnellaggio analogo a quello minimo prescritto dalla legge di Claudio (9), ma anche da una quantità d'imbarcazioni minori addette al cabotaggio (10), che in virtù del loro numero e della possibilità di una navigazione costiera che sfruttava le migliori condizioni tecniche ed atmosferiche, potevano garantire un trasporto sicuro e abbastanza costante. D'altra parte, se i lavori portuali iniziati da Claudio ad Ostia nel 42 erano ancora in corso e furono portati a termine solo da Nerone (11), sicché la sosta delle navi dinanzi alla foce del Tevere per il trasbordo del carico presentava notevoli pericoli (12), è anche vero che, secondo Dionisio d'Alicarnasso, non potevano risalire il Tevere le navi superiori a 3.000 anfore, portata che è stata calcolata a poco più di 20.000 *modii* di grano (13). Risulterebbe a questo punto incomprensibile perché Claudio, in un momento di così forte necessità, non abbia fissato una portata minima più elevata, come appunto 20.000 *modii*, in modo da incentivare la costruzione di navi più grandi, che avrebbero potuto egualmente risalire il Tevere (14).

Il limite sostanzialmente basso della portata minima prescritta per le navi può invece, a mio avviso, essere spiegato tenendo conto della particolare situazione determinata dalla crisi del 51. Si era allora nel pieno dell'inverno e Roma non poteva contare sull'apporto della flotta alessandrina, per la quale il lungo viaggio verso l'Italia era difficile e pericoloso; né ci si potevano attendere consistenti aiuti dalle più vicine regioni orientali, dal momento che nel 49 è attestata una grave carestia che aveva colpito la Grecia (15). Occorreva dunque rivolgersi alle province più vicine, in particolare la Sicilia, la Sardegna, la Gallia meridionale, forse anche l'Africa; ma pure in queste province il grano doveva ormai essere tutt'altro che abbondante, dato che la carestia del 51 era solo un aspetto di una più generale situazione di crisi che afflisse il mondo romano durante tutto il regno di Claudio e si manifestò in maniera più acuta proprio nel periodo fra il 49 e il 52 (16), sicché la raccolta

(9) Così Pomey e Tchernia, *art. cit.* 40 sg.

(10) Cfr. in partic. L. Casson, *Harbour and River Boats of Ancient Rome*, "Journ. Rom. Stud." 55, 1965, 32 sg.; Rickman, *op. cit.* 18.

(11) Cfr. in partic. R. Meiggs, *Roman Ostia*, Oxford 1973<sup>2</sup>, 54-56 e 563.

(12) Dion. Hal. III 44; Strab. V 3, 5.

(13) Dion. Hal. *loc. cit.*; cfr. Pomey e Tchernia, *art. cit.* 39 e n. 38.

(14) Si osservi che si era allora in inverno e la portata del fiume doveva essere accresciuta dalle precipitazioni.

(15) Euseb. *Chron.*, p. 181, 1-2 Helm. Si noti che subito dopo Eusebio registra *magna fames Romae*, datandola al 50.

(16) Cfr. Marasco, *Studia Historica* 60-62 con fonti e bibliografia.

e l'invio del grano disponibile dovevano avvenire per gradi. Navi della portata di 10.000 *modii* rispondevano dunque assai bene alle necessità del trasporto da località non lontane e disperate, che potevano fornire ciascuna un apporto relativo.

D'altra parte, è da sottolineare il fatto che la legge di Claudio riguardava esclusivamente i cittadini romani, ai quali era concessa l'esenzione dalla legge Papia Poppea (17), i Latini, ai quali estendeva lo *ius Quiritium* (18), e le donne, alle quali era riservato lo *ius quattuor liberorum*, che riguardava solo le cittadine romane e latine (19). Queste clausole ben si comprendono nella situazione dell'inverno del 51, allorché Roma, privata dell'apporto delle flotte d'Oriente, era costretta a contare sulle risorse navali disponibili in Italia e nelle regioni più vicine, dove più diffuse erano la cittadinanza romana e quella latina.

Inoltre, la legge mirava ad incentivare la costruzione di nuove navi mercantili nei tempi più brevi possibili, sfruttando al massimo le potenzialità economiche disponibili in quelle regioni; e queste risorse erano limitate anche dagli effetti della *lex Iulia repetundarum*, approvata nel 59 a.C. sotto il consolato di Cesare, che aveva ribadito il divieto ai senatori e ai loro congiunti di possedere navi mercantili (20). Ora, è chiaro che più basso era il

(17) Legge di epoca augustea, mirante ad incoraggiare i matrimoni e la procreazione, che si applicava appunto solo ai cittadini romani (G. Rotondi, *Leges Publicae Populi Romani*, estr. da: *Enciclopedia giuridica italiana*, Milano 1912, 457-462). Per l'annullamento, da parte di Claudio, di una clausola aggiunta da Tiberio a questa legge cfr. Suet. *Claud.* 23, 1.

(18) Questa clausola ben s'inquadra nell'ambito della politica di Claudio, caratterizzata da una notevole liberalità sul problema dell'estensione della cittadinanza romana e latina e dell'ampliamento dei privilegi ad esse connessi: su ciò cfr. in partic. W. M. Scramuzza, *The Emperor Claudius*, Cambridge, Mass. 1940, 129-144; A. N. Sherwin-White, *The Roman Citizenship*, Oxford 1973<sup>2</sup>, 237 sgg.

(19) Paul. sent. IV 9 (*Jur. anteiust. rel.*, edd. Seckel et Kuebler, II 1, Lipsiae 1911<sup>6</sup>, p. 105). Per gli uomini lo *ius trium* o *quattuor liberorum* prevedeva che essi avessero il numero prescritto di figli residenti in Italia: Ulpian. *Fragm. Vat.* 191 (*Jur. ant. rel.*, ed. B. Kuebler, II 2, Lipsiae 1927<sup>6</sup>, p. 266); Paul. *Fragm. Vat.* 247 (*ibid.*, p. 281).

(20) Scevola (*Dig.* L 5, 3): *Senatores autem hanc vacationem habere non possunt, quod nec habere illis navem ex lege Iulia repetundarum licet*; Paul. sent. 3 (*Pauli sententiarum fragmentum leidense*, edd. G. G. Archi, M. David, E. Levy, R. Maréchal, H. L. W. Nelson, Leiden 1956, p. 5): *Senatores parentesve eorum, in quorum potestate sunt, vectigalia publica conducere, navem in quaestum habere, equosve curules praebendos suscipere prohibentur; idque factum repetundarum lege vindicatur*. Per l'attribuzione di questa disposizione alla *lex Iulia repetundarum* del 59 a. C. (fonti in Rotondi, *op. cit.* 389) cfr. F. Serrao, *Il frammento leidense di Paolo. Problemi di diritto criminale romano*, Milano 1956, 20 sg.; H. Pavis d'Escurac, *Aristocratie sénatoriale et profits commerciaux*, "Ktema" 2, 1977, 341; C. Venturini, *Studi sul "crimen repetundarum" nell'età repubbli-*

tonnellaggio minimo richiesto per usufruire dei privilegi, più ampia era la fascia di persone interessate al provvedimento: anche imprenditori meno dotati di capitali sarebbero stati incentivati ad impegnarsi nella costruzione di navi mercantili, tanto più vantaggiosa in quanto, nella particolare situazione del 51, il commercio garantiva utili sicuri, data la necessità di grano a Roma, e non comportava rischi, in quanto l'imperatore si accollava le eventuali perdite dovute a tempeste. La legge di Claudio corrispondeva dunque alla situazione di crisi del 51 ed il suo mantenimento anche in seguito, pur con le probabili modifiche che si sono viste, fu dovuto al successo dell'iniziativa.

Ben diverse sono le condizioni in cui s'inquadrano disposizioni successive. Scevola riferisce: *Iis, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi Romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec haec naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem* (Dig. L 5, 3).

Occorre in primo luogo chiarire il rapporto fra queste disposizioni e la legge di Claudio: la testimonianza di Scevola circa la portata minima di 50.000 *modii* richiesta per usufruire dei privilegi è stata infatti spesso considerata prova di un forte aumento del tonnellaggio medio delle navi mercantili in epoca antonina, per effetto dell'incremento della necessità di grano a Roma, che avrebbe reso necessarie imbarcazioni più numerose e più grandi (21); questa ipotesi appare in realtà inattendibile.

In primo luogo, è da notare che la legge riferita da Scevola non esclude affatto l'importanza della costruzione di navi più piccole, appunto da 10.000 *modii*, prescrivendo solo che esse debbano essere *plures*, in modo da raggiungere, con ogni evidenza, la portata complessiva minima richiesta dalla

*cana*, Milano 1979, 473; J. H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, Cambridge, Mass. 1981, 5 e n. 17. Altri l'attribuiscono erroneamente ad una legge di Augusto (ad es. Rougé, *Recherches*, p. 12; G. Charles-Picard- J. Rougé, *Textes et documents relatifs à la vie économique et sociale dans l'Empire romain*, Paris 1969, 128). La *lex Iulia* non impedì comunque che i senatori rivolgessero ugualmente i loro interessi anche al commercio marittimo, utilizzando dei prestanome (cfr. ad es. Serrao, *op. cit.* 21, n. 6; Pavis d'Escurac, *art. cit.* 344-355; per l'ampiezza di tali interessi commerciali, recentemente, C. R. Whittaker, *Trade and the Aristocracy in the Roman Empire*, "Opus" 4, 1985, 49-75), ma è chiaro che le disposizioni della legge di Claudio, anche quelle relative all'esenzione dalla legge Papia Poppea, non si applicavano a chi non poteva figurare personalmente come proprietario di navi.

(21) Cfr. in partic. Rougé, *Recherches* 67 e 72; Charles-Picard- Rougé, *op. cit.* 127; F. De Martino, *Storia economica di Roma antica*, II, Firenze 1979, 330; Rickman, *op. cit.* 123; Casson, *op. cit.* 172, n. 25. È comunque da respingere l'ipotesi che la legge riferita da Scevola risalga anch'essa a Claudio, come pure le altre ipotesi in merito formulate dal Wallinga (*art. cit.* 26 sg.).

legge (22): le navi da 10.000 *modii* erano dunque ancora ampiamente diffuse.

D'altra parte, la legge di Claudio era ancora in vigore agli inizi del III secolo, come dimostra la testimonianza di Ulpiano, e dunque le disposizioni di essa si affiancavano, senza contrastarle, a quelle della legge riferita da Scevola: ora, è da notare che non solo ben diversi sono i privilegi conferiti da questa seconda legge, che esentava dai *munera* relativi alle cariche municipali, rispetto a quelli previsti dalla legge di Claudio, ma anche che diverse sono le categorie alle quali le due leggi si rivolgevano: mentre infatti i benefici della legge di Claudio, come si è visto, erano limitati ai cittadini romani e latini, la legge riferita da Scevola era estesa a tutti i mercanti impegnati ad approvvigionare Roma, e l'esenzione dai *munera publica* riguardava i provinciali, per i quali già nel II secolo le cariche e le liturgie locali comportavano un grave carico di spese, da cui si era ben lieti di liberarsi (23).

In quest'ottica è ben comprensibile l'elevamento a 50.000 *modii* della portata minima delle navi per usufruire dei privilegi: se infatti la legge di Claudio era stata un provvedimento eccezionale, adottato in condizioni di particolare urgenza per incentivare l'attività mercantile nelle zone più vicine a Roma, la legge attestata da Scevola aveva una portata ben più vasta e mirava a migliorare e a rendere più sicuri stabilmente gli approvvigionamenti di Roma da tutto l'impero, dirottando sulla costruzione di navi risorse finanziarie che altrimenti sarebbero state utilizzate solo in sede locale.

Assume a questo punto interesse il problema della datazione della legge riferita da Scevola. L'attribuzione di essa al regno di Marco Aurelio (24), suggerita dal fatto che Scevola fu il principale consigliere appunto di questo imperatore (25), mi sembra da respingere sulla base delle testimonianze di

(22) Ciò risulta dalla logica della disposizione, anche se non si voglia accettare la congettura del Mommsen: *aut quinque pluresve*.

(23) Cfr. in generale F. Oertel, *Die Liturgie. Studien zur ptolemäischen und kaiserlichen Verwaltung Aegyptens*, Leipzig 1917, 62 sgg. e, per l'età degli Antonini, in partic. M. Rostovzev, *Storia economica e sociale dell'impero romano*, (trad. it.), Firenze 1933, 165-173; V. A. Sirago, *Involuzione politica e spirituale nell'impero del II secolo*, Napoli 1974, 18 sg.

(24) Rougé, *Recherches* 62 e 72; De Martino, *op. cit.* II.330; cfr. anche, in maniera piuttosto confusa, P. Garnsey, *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World*, Cambridge 1988, 234.

(25) HA M. Ant. 11, 10; Dig. XXXVI 1, 23; cfr. *PIR*<sup>2</sup> C 681; ciò appare confermato anche dalla *Tabula Banasitana*, l. 46 (W. Seston- M. Euzennat, "C.R.A.I." 1971, 472 = A. N. Sherwin-White, "Journ. Rom. Stud." 63, 1973, 87 = P. F. Girard- F. Senn, *Les lois des Romains*, 7<sup>e</sup> édition par un groupe de romanistes, Camerino 1977, 459) e da un'iscrizione di Ostia, che attesta che Scevola fu *praefectus vigilum* nel 175 (*CIL* XIV 4502 = *ILS* 2164): cfr. H.-G. Pflaum, *Les carrières procuratoriennes équestres sous le*

Callistrato, giurista di età severiana.

Callistrato infatti, trattando della *immunitas a muneribus publicis* conferita a quanti riforniscono l'annona di Roma, non solo sembra riferire la regolamentazione di tale materia all'imperatore Adriano (26), ma anche corrobora la sua argomentazione con disposizioni di Antonino Pio e di Marco Aurelio e Lucio Vero, miranti a impedire che falsi *navicularii* potessero usufruire dell'esenzione dai *munera* senza impegnare realmente nel commercio marittimo le loro sostanze (27), e con un rescritto di Adriano, che imponeva ai *negotiatores* di aumentare appunto il capitale impegnato nel commercio marittimo in proporzione dell'accrescersi delle loro ricchezze, se intendevano mantenere l'*immunitas* (28). È dunque chiaro che la concessione di questo privilegio è anteriore a Marco Aurelio e risale, almeno nella sua sistemazione complessiva, al regno di Adriano (29): essa s'inquadra dunque nella situazione dell'inizio dell'età degli Antonini.

A quell'epoca, la legge promulgata da Claudio, pur in vigore, era divenuta tutt'altro che efficace per incentivare l'attività dei mercanti: basterà ricordare che la concessione dello *ius Quiritium* ai Latini venne estesa da Traiano perfino ai panettieri che avessero esercitato la loro attività a Roma per almeno tre anni (30). D'altra parte, il forte incremento delle ricchezze

*Haut-Empire romain*, I, Paris 1960, 413 sg., nr. 168a; Id., *La valeur de la source inspiratrice de la Vita Hadriani et de la Vita Marci Antonini à la lumière des personnalités contemporaines nommément citées*, in: *Bonner Historia-Augusta-Colloquium 1968/69*, Bonn 1970, 217 sg.; W. Williams, "Z.P.E." 17, 1975, 71; A. Birley, *Marcus Aurelius: A Biography*, London 1987<sup>2</sup>, 180 e 204.

(26) Dig. L. 6, 6, 4-5 *Immunitati, quae naviculariis praestatur, certa forma data est: quam immunitatem ipsi dumtaxat habent, non etiam liberis aut libertis eorum praestatur: idque principalibus constitutionibus declaratur. Divus Hadrianus rescripsit immunitatem navium maritimarum dumtaxat habere, qui annonae urbis serviunt.*

(27) Dig. L. 6, 6, 6 e 9. Tale preoccupazione era comunque diffusa nella legislazione dell'età degli Antonini: cfr. ad es. L. Cracco Ruggini, *Stato e associazioni professionali nell'età imperiale romana*, in: *Akten des VI. Internationalen Kongresses für griechische und lateinische Epigraphik* (München 1972), München 1973, 301-303.

(28) Dig. L. 6, 6, 8 *Negotiatio pro incremento facultatum exercenda est. Alioquin si quis maiore pecuniae suae parte negotiationem exercebit, rursus locuples factus in eadem quantitate negotiationis perseveraverit, tenebitur muneribus, sicuti locupletes, qui modica pecunia comparatis navibus muneribus se publicis subtrahere temptant: idque ita observandum epistula divi Hadriani scripta est.*

(29) J.-P. Waltzing (*Etude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains*, II, Louvain 1896, pp. 42, 399 e 402) considera la concessione di tale privilegio anteriore e vigente già al tempo di Traiano; cfr. anche Kornemann, s.v. *Collegium*, 'R.E.' IV 1, 1900, col. 445; Stoeckle, s. v. *Navicularius*, 'R.E.' XVI 2, 1935, col. 1914.

(30) Gaius *Inst.* I 34 *Denique Traianus constituit ut si Latinus in urbe triennio pistrinum exercuerit, in quod in dies singulos non minus quam centenos modios frumenti*

nelle mani dei provinciali, legato proprio al fiorire delle attività mercantili(31), si traduceva in più ampie possibilità d'investimento anche nel campo del commercio e del trasporto del grano; la coscienza di questa realtà è rispecchiata soprattutto nel *Panegirico di Traiano*, pronunciato da Plinio il Giovane nel 100, in cui è messo in forte rilievo, in relazione alla politica d'incremento dei commerci perseguita dall'imperatore, il contributo essenziale dei provinciali al trasporto degli approvvigionamenti verso Roma (32). In questa situazione, ben s'inquadra la concessione ai provinciali che s'impegnassero in queste attività dell'esenzione dai *munera*, particolarmente gradita ai membri delle classi abbienti, in cambio della costruzione di navi per una portata ben superiore a quella richiesta dalla legge di Claudio, ma confacente ad una legislazione che s'indirizzava ormai soprattutto ai ricchi provinciali e mirava a fornire un assetto stabile all'approvvigionamento di Roma.

GABRIELE MARASCO

*transferret, ad ius Quiritium perveniat.* Cfr. ad es. Waltzing, *op. cit.* II, 81 e 404.

(31) Cfr. in partic. Rostovzev, *op. cit.* 174 sgg.

(32) Plin. *Paneg.* 29, 4 *Devehant ipsi (socii), quod terra genuit, quod sidus aluit, quod annus tulit, nec novis indictionibus pressi ad vetera tributa deficiunt.*